

3. Про приєднання України до Міжнародної конвенції про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах: Указ Президента України від 04.07.2002 р. № 616/2002. Офіційний вісник України. 2002. № 28. Ст. 1312.
4. Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 р. № 4495–VI. Урядовий кур'єр. 2012. № 86. С. 9–26.

Ключові слова: транзит, транзит вантажів, зовнішня торгівля, митний режим, митне законодавство.

Ключевые слова: транзит, транзит грузов, внешнеэкономическая деятельность, таможенный режим, таможенное законодательство.

Key words: transit, transit of goods, international trade, customs procedure, customs legislation.

ЧЕРНИШ ТЕТЯНА ВІКТОРІВНА

Криворізький факультет
Національного університету «Одеська юридична академія»,
викладач кафедри конституційного, міжнародного та приватного права

НАДЗВИЧАЙНІ МОРСЬКІ ПОДІЇ: ПРАВОВЕ ЗАБЕЗБЕЧЕННЯ ТА КЛАСИФІКАЦІЯ

Як один з найдавніших інститутів морського права, розподіл загальної аварії одночасно є одним із найбільш специфічних інститутів взагалі. Як вважають фахівці з морського права, очевидних аналогів загальної аварії в інших сферах людської діяльності, в інших галузях права не існує. У зв'язку з цим питання кваліфікації та розподілу загальної аварії набувають особливого значення в розвитку юридичної науки. Надзвичайні морські події взагалі та навігаційні аварії, зокрема, залишаються і сьогодні досить частим явищем у сфері торговельного мореплавства. Все це свідчить про недостатню вивченість правових відносин, що виникають у зв'язку із загальною аварією в законодавстві України. Тому звернення до цих питань є актуальним як з теоретичної, так і з практичної точки зору.

Мореплавство належить до тих сфер діяльності людини, яка вже внаслідок своїх природних властивостей пов'язана зі значною небезпечою для тих, хто з нею пов'язаний професійно або з інших підстав є учасником відповідних відносин. Випадки виникнення шкоди внаслідок підвищеного ризику при торговельному мореплавстві є не поодиноким явищем, що зумовлює необхідність ретельного врегулювання відносин, які виникають при цьому, та формування стабільної практики застосування відповідних правових норм.

Загальна аварія – це збитки, яких зазнано внаслідок зроблених навмисно і розумно надзвичайних витрат або пожертвувань з метою врятування судна, фрахту і вантажу, що перевозиться на судні, від

загальної для них небезпеки. З цього визначення, яке зафіксоване у КТМ України і виникає питання визначення кола норм, що можуть у необхідних випадках додатково застосовуватися при регулюванні тих чи інших відносин, які виникають у зв'язку із загальною аварією.

Уявляється, необхідність встановлення кола таких норм пов'язана з тим, що Йорк-Антверпенські правила, Кодекс торгового мореплавства, інші спеціальні нормативні акти, головним чином, визначають критерії загальної аварії, називають приблизний перелік типових випадків загальної аварії. Разом з тим зазначені акти практично не містять норм, що визначають права і обов'язки суб'єктів «загальноаварійних правовідносин», не вказують на правові наслідки невиконання рішення диспашера про розподіл загальної аварії, не визначають правові засоби забезпечення інтересів сторін, що й обумовлює доцільність звертання у відповідних випадках до інших норм законодавства.

Розглядаючи дане питання, маємо враховувати те, що загально-аварійні правовідносини виникають у процесі виконання зобов'язань з договору морського перевезення вантажу, і тому здавалося б, повинні бути віднесені до цивільних договірних зобов'язань.

Проте, відносини загальної аварії, як специфічного інституту торговельного мореплавства, досить детально врегульовані нормами спеціального законодавства. Однак, це не означає, що може бути проігнорована доцільність оцінки загальної аварії як інституту не лише морського, але й цивільного права. Між цими правовими інститутами існує багато спільного (наявність небезпеки, завдання шкоди з метою ліквідації загрози, надзвичайність поведінки тощо), до відносин розподілу загальної аварії можуть застосовуватися норми цивільного законодавства, і зокрема ті, які регулюють забезпечення виконання зобов'язань.

Отже, у сучасній теорії та практиці морського права під загальною аварією (*generale average*) розуміють збитки, завдані внаслідок зроблених умисно й свідомо надзвичайних витрат або пожертвувань заради загальної безпеки з метою запобігання небезпеці майна, яке бере участь у загальному морському підприємстві судна, фрахту й перевезеного судном вантажу. На основі цього визначення, а також інших норм Йорк-Антверпенських правил і національного законодавства було визначено такий перелік умов розподілу загальної аварії:

- 1) наявність збитків;
- 2) умисність збитків;
- 3) розумність збитків;
- 4) надзвичайність збитків;
- 5) наявність небезпеки, загальної для судна, фрахту й перевезеного на судні вантажу.

При цьому відзначається можливість врахування трьох умов:

- 6) наявності умисних, свідомих і надзвичайних збитків;
- 7) наявності загальної небезпеки для судна, фрахту й перевезеного на судні вантажу;

8) спрямованості дій, які призвели до збитків, на порятунок судна, фрахту й перевезеного на судні вантажу від загальної для них небезпеки. Однак при визначенні факту загальної аварії доцільне збереження більшого числа умов загальної аварії.

Визначається, що загальна аварія є одночасно інститутом міжнародного приватного морського права, й інститутом приватного (цивільного) права як такого. Це дає змогу використовувати у процесі подальших досліджень її цивілістичних аспектів методологію, категорії та поняття цивільного права як органічно пов'язані з відносинами, що виникають при загальній аварії.

В результаті загальної аварії виникають цивільно-правові зобов'язання щодо запобігання шкоді, змістом яких є відносини розподілу загальної аварії. Для забезпечення зобов'язань при розподілі загальної аварії можуть застосовуватися способи, передбачені як цивільним законодавством (застава, гарантія), так і спеціальним законодавством про торговельне мореплавство, міжнародними угодами, актами (аварійна підписка, відрахування, депозит, страхування угоди).

Оскільки при визначенні правових наслідків загальної та окремої (незагальної) аварії існує певна колізія норм загального цивільного та спеціального (морського торговельного) законодавства, бажаними були б уточнення в розділі IX КТМ України стосовно можливості субсидіарного застосування до цих відносин у відповідних випадках норм цивільного законодавства, зокрема ЦК України.

Список використаної літератури:

1. Александрова К.И. Общая авария и порядок ее оформления. – М.: Морской транспорт, 1967. – 44 с.
2. Волков О.А. Ознаки крайньої необхідності за цивільним законодавством України // Актуальні проблеми держави і права: Зб. наук. пр. – 2006. – Вип. 28.
3. Додін Є.В., Серафімов В.В. Санкціоноване втручання у сфері торгового мореплавства: Підручник. – М.: Юридична література, 2001. – С. 18.
4. Шемонаев В.Ю. Загальна аварія (цивілістичні аспекти): Дис., канд. юрид. наук. – К., 2003. – С. 66.

Ключові слова: види надзвичайних морських подій, відповідальність та відшкодування збитків, загальна аварія, зіткнення суден, розподіл збитків.

Ключевые слова: виды чрезвычайных морских происшествий, ответственность и возмещение убытков, общая авария, столкновение судов, распределение убытков.

Key words: types of Maritime emergency incidents, liability and indemnity, General average, collision of ships, the distribution of losses.